

Infrastruktur und Demographie - Herausforderung für Deutschland

Stolpe, Manfred

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stolpe, M. (2005). Infrastruktur und Demographie - Herausforderung für Deutschland. In W.e. Strubelt, & H. Zimmermann (Hrsg.), *Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels: T. 5, Demographischer Wandel im Raum: Was tun wir? Gemeinsamer Kongress 2004 von ARL und BBR* (S. 23-27). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung - Leibniz-Forum für Raumwissenschaften. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-339093>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Manfred Stolpe

Infrastruktur und Demographie – Herausforderung für Deutschland

S. 23 bis 27

Aus:

Wendelin Strubelt, Horst Zimmermann (Hrsg.)

Demographischer Wandel im Raum: Was tun wir?

Gemeinsamer Kongress 2004 von ARL und BBR

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 225

Hannover 2005

Infrastruktur und Demographie – Herausforderung für Deutschland

Rückgang und Alterung der Bevölkerung

Rückgang und Altern der Bevölkerung sind eine der größten Herausforderungen, vor die wir in Deutschland gestellt sind. Deshalb ist der demographische Wandel zu Recht in aller Munde. Ich danke der Akademie für Raumforschung und Landesplanung sowie dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, dass sie diese Herausforderung aufgreifen.

Wir dürfen nicht vergessen:

- Die Bevölkerungsentwicklung in Europa spiegelt wertvolle Errungenschaften unserer Gesellschaft.
- Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Menschen lag in Deutschland um 1900 noch unter 50 Jahren. Im Jahr 2000 waren es schon beinahe 80 Jahre. Dieses Älterwerden geht einher mit zunehmender Leistungskraft und Lebensqualität.
- Das ist sozialer Fortschritt. Es ist ein Gewinn an Menschlichkeit. Es zeigt, was wir in der Medizin, aber auch bei der Humanisierung der Arbeitswelt erreicht haben.
- Der industriekapitalistische Raubbau am Menschen wurde beendet. Ein Jahrhundert engagierter Sozialpolitik hat dazu beigetragen, dass die Deutschen länger und besser leben und dass Alter nicht mehr Armut und Ausgrenzung heißt.

Ich sage das, um klar zu machen, dass der demographische Wandel voller Chancen ist. Die Chance eines besseren Zusammenlebens lässt sich auch an der Bevölkerungsdichte zeigen. Mit mehr als 230 Menschen pro Quadratkilometer zählt Deutschland zu den am dichtesten besiedelten Ländern Europas. Dass es auch mit weniger geht, zeigen Frankreich oder die skandinavischen Länder.

Der Rückgang des Siedlungsdrucks kann ein sozialer und ökologischer Gewinn sein. Die Flächenversiegelung, der Landschaftsverbrauch kann begrenzt werden. Wir können unverbrauchten Naturraum erhalten, der auch Entfaltungs- und Erholungsraum für den Menschen ist. Das können nicht alle Länder unseres Planeten von sich sagen. Das entspanntere Zusammenleben ist doch eigentlich eine beneidenswerte Möglichkeit.

Die Industriegebiete in Ostdeutschland machen einen Gestaltwandel durch. Es muss kein Wandel zum Schlechteren sein. Die geschundenen Bergbaureviere – denken Sie an das Ronneburger Land mit der Wismut oder an die Lausitz – werden wieder grün. Seenlandschaften entstehen, wo der Tagebau war. Der industrielle Rückbau ist als *Umbau und Neugestaltung* ein Prozess der Gesundung.

Umbau ist das Schlüsselwort. Im Umbau Deutschlands zu mehr Qualität sehe ich unsere Zukunft. Wir können damit eine neue Art der sozialen und wirtschaftlichen Stärke erreichen.

In vielen Feldern müssen wir uns von der Vorstellung einer flächendeckenden Ausdehnung und Expansion verabschieden. Das betrifft ja auch die Raumordnung, die in Zeiten des Bevölkerungsrückgangs einen neuen Denkhorizont einüben und ganz neue Vokabeln lernen muss. Ich möchte Sie ermutigen, diesen Weg mit Mut und Fantasie fortzusetzen.

Der demographische Wandel ist eine Aufgabe der Politik, eine Herausforderung, die wir jetzt annehmen müssen, und ein Gestaltungsauftrag, die gesellschaftlichen Chancen zu erkennen. Wir müssen dabei allerdings erhebliche Hürden überwinden. Es gibt handfeste Probleme. Und dabei geht es beileibe nicht nur um die Zukunft der sozialen Sicherungssysteme, des Gesundheitswesens, der Arbeitslosen- und der Rentenversicherung.

Es geht ganz wesentlich auch um die Städte und Gemeinden, um die Mobilität und um die Frage, wie wir unsere öffentliche Infrastruktur an den Wandel anpassen. Und das in Zeiten sehr enger haushaltspolitischer Spielräume des Bundes und der Länder, in Zeiten von Kommunalfinanzen, die teilweise schon akut aus dem Gleichgewicht geraten sind.

Diese Herausforderung betrifft auch die Bundesregierung. Sie betrifft die Rahmenbedingungen der Verkehrs-, Bau- und Wohnungspolitik ebenso wie die Zukunft Ostdeutschlands.

Denn in den neuen Ländern, auch hier in Magdeburg, weiß jeder, wovon die Rede ist. Was anderen Regionen Deutschlands noch bevorsteht, erleben Sie hier schon seit Jahren. Die Jungen ziehen fort, die Zahl der Geburten ist gering, der Anteil der Ruheständler wächst, das gesamte soziale und kulturelle Umfeld ändert sich. Magdeburg hat zwischen 1990 und 2002 rd. 50.000 Einwohner verloren, ganz Sachsen-Anhalt knapp 330.000.

Was die Trends der Bevölkerungsentwicklung bis 2020 und sogar bis 2050 angeht, geben uns die Prognosen – so auch die unseres Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung – einen relativ gesicherten Ausblick.

Die rein quantitative Problembeschreibung sollten wir jetzt hinter uns lassen. Wir müssen uns vielmehr auf die Folgen konzentrieren. Wir müssen den Wandel erkennen und akzeptieren und vor diesem Hintergrund gemeinsam mit allen Akteuren nach neuen, konstruktiven, zukunftsorientierten, innovativen und tragfähigen Lösungen suchen.

Umbau der Städte und Regionen

Stadtumbau Ost und West sind notwendige Programme zur Anpassung und Qualitätssicherung in den Städten. Der 2. Nationale Städtebaukongress hat sich im Mai in Bonn intensiv mit der Situation und den Perspektiven der Stadtentwicklung auseinander gesetzt.

Das kann nur ein Anfang sein. Gefordert sind Raumordnung, Verkehrs- und Baupolitik in ihrer ganzen Breite und – das ist wichtig – in ihrer Wechselwirkung. Gefragt sind Modelle, praktische Erfahrungen und gute Konzepte, die wir politisch aufgreifen und unterstützen können.

Man kann das gar nicht stark genug betonen. Alle politischen und gesellschaftlichen Akteure und Institutionen sind aufgerufen, ihre Positionen zu überprüfen und zu überdenken,

damit wir zu neuen Handlungsansätzen kommen. Ich möchte hier einige dieser Ansätze nennen und zur Diskussion stellen und bitte dabei um Ihre kritische Aufmerksamkeit.

Wir müssen die bisherigen raumordnerischen Leitbilder, Strategien und Ziele ergebnisoffen und ohne Tabus prüfen. Die im Zeichen von Wachstumsannahmen entwickelte Raumordnungspolitik bedarf der Anpassung an den neuen Gegensatz von wachsenden Ballungsräumen und schrumpfenden Regionen.

Der Blick auf unsere Nachbarn und auf Europa als Ganzes muss dabei ebenso selbstverständlich werden wie der Blick auf die Unterschiede in den Bundesländern. Wir brauchen die Zusammenarbeit mehr denn je. Lassen Sie uns also die Foren, die wir dafür haben, zum Beispiel die Konferenz der Raumordnungsminister, verstärkt nutzen.

Wir haben einige harte Nüsse zu knacken: Vor allem müssen wir eine gute und bezahlbare regionale und überregionale Infrastruktur unter den Bedingungen einer zurückgehenden und alternden Bevölkerung sichern.

Bund und Länder sind sich einig, dass das System der Zentralen Orte nach wie vor das Grundgerüst zur Bewältigung von regionalen Anpassungsprozessen darstellt. Es ist der am besten geeignete Ansatzpunkt zur räumlichen Bündelung von Einrichtungen und Dienstleistungen. Das steigert die Effizienz und trägt zur Kosteneinsparung bei.

Die Zahl der Zentren und ihre Klassifizierung muss aber der Bevölkerungsentwicklung entsprechen. Auch die Ausstattungs- und Funktionsmerkmale Zentraler Orte müssen an die regionalen Einwohnerpotenziale angepasst werden. Eine wirtschaftliche Auslastung zentraler Dienstleistungen und Güter ist zu gewährleisten. Möglicherweise müssen wir auch über räumlich differenzierte Mindeststandards nachdenken.

Das Leben in den Regionen wird sich ändern, aber die Lebensqualität soll auf möglichst hohem Niveau erhalten bleiben. Dabei ist darauf zu achten, dass die „Schrumpfungsprozesse“ regional durchaus unterschiedlich verlaufen.

Einheitslösungen wird es kaum geben. Die Regionen brauchen vielmehr Anpassungsstrategien, die für ihre jeweiligen Risiken, Chancen und Potenziale maßgeschneidert sind. Diese Position haben im letzten Herbst die Raumordnungsminister von Bund und Ländern unter meinem Vorsitz in einer gemeinsamen EntschlieÙung bekräftigt.

Einen goldenen Weg der Anpassung gibt es nicht. Der Anpassungsprozess – das ist wesentlich – darf sich aber nicht nur auf die Reduzierung des Angebots beschränken.

Wir müssen zu neuen Angebotsformen und effizienteren Organisationsstrukturen kommen. Regionale Anpassungsstrategien können am ehesten gelingen, wenn alle, die es angeht, voneinander wissen, miteinander reden und in enger Abstimmung planen.

Solche kooperativen Planungen und Handlungsweisen müssen zur Norm werden. Ich weiß: Das ist leichter gesagt als getan. Doch ich habe großes Vertrauen in die Menschen, die vor Ort in der Verantwortung stehen.

In den Regionen leben die Menschen, die sich mit dem Schicksal ihrer Heimat am meisten identifizieren. Hier ist das Engagement sehr groß. Dafür gibt es Hunderte von Beispielen auch in Magdeburg, und jedes einzelne Beispiel ist eine Lehre, was der persönliche Einsatz

motivierter Leute bewirken kann. Diese Lokalpatrioten mobilisieren viel Fantasie. Regionale Entwicklungsperspektiven werden dadurch erkannt und benannt. Die Betroffenen finden zueinander, Handlungsbündnisse werden geschmiedet.

Wir haben deshalb ausgewählte Regionen in Ostdeutschland mit einem Modellprojekt unterstützt, um Anpassungsstrategien für ländlich periphere Räume mit Bevölkerungsrückgang zu entwickeln. Dabei wurden unterschiedliche Strategien in den drei Modellregionen Lausitz-Spreewald, Mecklenburgische Seenplatte und Ostthüringen erprobt.

Die Aufgabe ist kompliziert. Wir sind erst am Anfang. Erste Überlegungen und Ergebnisse aber gibt es. Für mich war daher die Abschlussveranstaltung Mitte Mai 2004 in Cottbus ein wichtiger Schritt.

Wir werden auf der Grundlage dieser und anderer Empfehlungen Anpassungen des rechtlichen Rahmens prüfen. Dabei geht es um Regelungen, die Infrastruktur und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs betreffen. Es geht aber auch um ordnungsrechtliche Fragen etwa des Personenbeförderungsgesetzes.

Und es geht in vielen Feldern um den Abbau unnötiger Bürokratie, wie wir es mit der Novelle des Baugesetzbuches getan haben. Es geht um mehr Flexibilität und um eine Verwaltungskultur, die es ermöglicht, unkonventionelle Ideen auszuprobieren. Wir brauchen Erfahrungen in der Praxis. Machen wir diese innovativen Versuche also auch rechtlich möglich.

Ich bin sicher, wir können da Wege öffnen. Mein Ministerium steht Vorschlägen offen und dialogbereit gegenüber.

Verkehrspolitik

In der Verkehrspolitik schließen wir jetzt, was das demographische Bewusstsein angeht, zur Raumordnung und zum Städtebau auf.

Die mit weitem Abstand meisten Wege legen wir alle ja über kurze und regionale Distanzen zurück. Deshalb hat der Personenverkehr in den Regionen großes Gewicht, und gerade er wird am meisten vom Bevölkerungswandel beeinflusst.

Beim Öffentlichen Personennahverkehr, beim regionalen Schienenverkehr müssen wir besonders dort, wo künftig weniger Menschen leben, arbeiten, einkaufen, auf den Kostendeckungsgrad des Verkehrsangebots achten.

Straßenbahnen und Busse werden teurer, wenn weniger Fahrgäste sie nutzen. Das lässt sich nur sehr begrenzt über Ticketpreise auffangen. Die Angebote müssen also der Nachfrage entgegenkommen. Aber auch hier gilt: Mit schlichtem Abbau von Angeboten ist es nicht getan. Der Umbau muss auch hier im Vordergrund stehen. Neue Angebotsformen sind nötig.

Ich möchte hier einmal einen Leitspruch verwenden, der im Rahmen eines Bauherrenwettbewerbs geprägt wurde: „Hohe Qualität, tragbare Kosten!“ Nach diesem Motto müssen wir handeln.

Aufmerksamkeit verdient aber auch der Fernverkehr, und zwar der Personen- wie der Güterfernverkehr, für dessen Infrastruktur der Bund direkte Verantwortung trägt.

Wir gehen davon aus, dass diese Verkehrsströme weiter wachsen. Vor allem auch der grenzüberschreitende, internationale Verkehr wird zunehmen. Wir sehen das am Beispiel der EU-Osterweiterung sehr deutlich. Das Wachstum der mittelosteuropäischen Wirtschaft wird sich fortsetzen. Die Integration unserer östlichen Nachbarn in den europäischen Wirtschaftsraum kommt voran. Dies alles ist mit Verkehr verbunden, auf den wir uns einstellen müssen.

Der Ausbau der für den grenzüberschreitenden Verkehr wichtigen Bundesverkehrswege schreitet sichtbar voran. Die Investitionsprogramme des Bundes ermöglichen in den Grenzregionen Verkehrsprojekte mit einem Volumen von rd. 2,5 Mrd. Euro. Darin enthalten sind auch die Kofinanzierungsanteile für Projekte des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Die internationale Verflechtung der deutschen Wirtschaft wird im Zuge des demographischen Wandels immer wichtiger. Wir sind stark im Export.

Auch die neuen Bundesländer steigern ihre Exportquote und haben einen zunehmenden Anteil an der außenwirtschaftlichen Wertschöpfung. Das ist ein ganz wesentlicher Entwicklungsfaktor für die Zukunft Ostdeutschlands. Wir müssen unsere Produkte und Dienstleistungen in die Welt schicken, um Arbeit und Erwerb zu Hause zu sichern. Und das müssen leistungsfähige Verkehrswege zu Lande, zu Wasser und in der Luft auch zukünftig ermöglichen.

Ausblick

Der Bund nimmt seine Verantwortung für die weitere Entwicklung der Regionen wahr. Ich bin ganz sicher, dass wir mit einer langfristig angelegten Reformpolitik erfolgreich sein werden.

Vielleicht werden spätere Generationen einmal davon sprechen, dass Deutschland zu Beginn des 21. Jahrhunderts unter erheblichen Geburtsschmerzen zu einem neuen Gesellschaftsmodell gefunden hat.

Ein Modell nachhaltigen Wirtschaftens mit Hilfe von Zukunftstechnologien und internationaler Zusammenarbeit. Teil dieses Modells, das wir heute konzipieren und in Gang setzen, ist der regional unterschiedliche Rückgang unserer Bevölkerung. Wir werden uns darauf einstellen, die Risiken gemeinsam tragen und die Chancen gemeinsam nutzen. Bund, Länder, Regionen und Kommunen haben alle ihren unverzichtbaren Anteil und keiner kann den Part des anderen einfach an sich reißen. Die Zusammenarbeit ist in diesem Fall schon ein Teil der Lösung.

Die Herausforderung haben wir erkannt. Die Arbeiten an neuen Ansätzen zum Umgang mit dem demographischen Wandel und seinen vielschichtigen Folgen haben begonnen. Diese Tagung reiht sich ein in die politische Prioritätendiskussion.

Die Aufgabe, die Qualität der Infrastruktur, die Mobilität und die Lebensqualität unserer Städte zu sichern, hat einen hohen Stellenwert.

Zum Schluss einen herzlichen Dank an die Organisatoren dieser Tagung. Ich wünsche der Veranstaltung anregende Diskussionen und Erkenntnisse.